WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

Nr. 16
KRAKÓW
Św. Jana 11.

GRUDZIEŃ 1931.
TELEFON
Nr. 123-86

Rok II. Grudzień Nr. 16

Wiadomości Klubowe

Krakowskiego Klubu Automobilowego

Z okazji Świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku przesyłamy wszystkim Czytelnikom nasze najlepsze życzenia.

REDAKCJA.

M. K. AUT.

Dorocznym zwyczajem odbyło się w dniu 6-go grudnia 1931 r. w Warszawie w Automobilklubie Polski posiedzenie Międzyklubowej Komisji Automobilowej.



Fotografja ze Zjazdu M. K. Aut. W pierwszym rzędzie trzeci z lewej strony Prezes Karol Hr. Raczyński, obok z prawej strony Prezes Janusz Regulski, z lewej Prezes K. K. A. Antoni hr. Potocki, za którym stoją Delegaci K. K. A. Wice-Prezes Bukowiecki, Prezes K. S. Dr. Macudziński i Sekretarz Gen. Dygat.

Obrady zagaił Prezes A. P. Karol hr. Raczyński który następnie przewodnictwo powierzył Viceprezesowi A. P. i Prezesowi Komisji Sportowej Dyr. Januszowi Regulskiemu. Krakowski Klub Automobilowy reprezentowany był przez Prezesa Antoniego hr. Potockiego, Viceprezesa Tadeusza Bukowieckiego, Sekretarza Generalnego Adama Dygata i Prezesa Komisji Sportowej KKA. Dr. Bolesława Macudzińskiego.

Przedpołudniem obradowano w sprawach sportowych i administracyjnych, następnie w gościnnych salonach A. P. odbyło się śniadanie i krótkie zebranie towarzyskie, poczem obrady potoczyły się nad kwestjami turystycznemi i zagadnieniami związanemi z motoryzacją kraju. Udział Klubów w Zjeździe był niezwykle liczny, co jest dowodem, że ogólna depresja nie udzieliła się Klubom automobilowym

i zrzeszonym w tych klubach sportowcom i organizatorom. Zdają sobie oni bowiem sprawę z tego, że z jednej strony Polska znajduje się na szarym końcu automobilizmu europejskiego, z drugiej strony zaś z wielkiego znaczenia gospodarczego i dla obrony kraju, jakie ma jego motoryzacja i nietylko w najtwardszych warunkach nie ustają w ideowej pracy, której się podjęli, ale swoją pracowitość, energję i inicjatywę stale zwiększają.

Prezes Komisji Sportowej A. P. Dyr. Janusz Regulski, przechodząc do drugiego punktu porządku dziennego, złożył bardzo dokładne i niezmiernie ciekawe sprawozdanie z ważniejszych wypadków na terenie międzynarodowym i z działalności sportowej za rok 1931.

Zdawałoby się, że wskutek światowego przesilenia gospodarczego, którego konsekwencje wkraczają w wszelkie dziedziny życia, działalność sportowa nietylko naszego kraju ale i międzynarodowa została zahamowana. Tak nie było, dowodzą tego osiągnięte rezultaty sportowe, które wydają się wręcz nieprawdopodobne. W roku 1931 ustanowiono w automobiliźmie 167 nowych rekordów. Można śmiało powiedzieć, że każda impreza urządzona w poszczególnych krajach to pobicie dawnych i ustanowienie nowych rekordów. Niewiarygodnym rekordem światowym jest szybkość osiągnięta przez majora Campbella na plaży w Dayton na Florydzie za sterem specjalnie zbudowanego bolida „Błękitny Ptak II.“, wynosząca 396 km/g. Program sportowy wszystkich Klubów zrzeszonych w AIACR. z wyjątkiem Polski, Austrji, Węgier i Czechosłowacji został wypełniony.

Z ważniejszych uchwał na rok następny należy zanotować zniesienie Mistrzostwa Górskiego Europy, co na konferencji międzynarodowej zostało postanowione większością głosów tych państw, które w dotychczasowych rozgrywkach nie osiągnęły pożądanych rezultatów i nie miały korzystnych dla siebie widoków na przyszłość. Podnoszono, że rozrzucenie imprez po całej Europie utrudniało udział wybitnych kierowców, uczestniczących we wszystkich ważniejszych imprezach międzynarodowych i niemogących się przenosić z maszynami i mechanikami z jednego na drugi kraniec Europy. Wskutek tego ci kierowcy, którzy brali udział w imprezach urządzanych przez sąsiednie kraje centralnej Europy z łatwością zdobywali Mistrzostwo Górskie Europy. Następnie postanowiono znieść kategorję dominującą (turystyczną) i nadal wyścigi podzielone będą na dwie kategorje: wyścigową i sportową. Poza tem postanowiono, przy wybitnem poparciu Francji i Włoch, wprowadzić nową formułę, na podstawie której w wyścigu trwającym do 10-ciu godzin nie będzie wolno zmieniać kierowcy, a zatem udział w wyścigu dozwolony będzie jednemu kierowcy cały czas jedną maszynę prowadzącemu.

W Polsce przewidywano 20 imprez a urządzono 12, wobec czego odpadło imprez 8. Odbyło się 5 wyścigów, 2 rajdy, 4 zjazdy gwiaździste i jeden pokaz samochodów. Na czoło wszystkich imprez wysunęły się dwie a mianowicie „IV. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański“ i Lwowski „Wyścig Okrężny“. Z Klubów okazał najenergiczniejszą inicjatywę Krakowski Klub Automobilowy, który zorganizował: „Jazdę Zimową“ do Zakopanego, „Wyścig Torowy“ w Zakopanem, „Krakowski Turniej Automobilowy“ składający się ze Zjazdu Gwiaździstego, „Jazdy Pętlicowej“ i „Po-

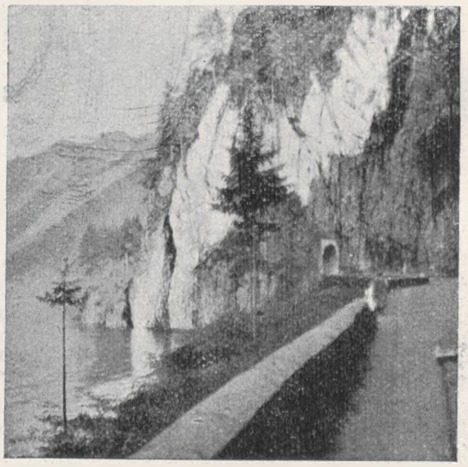
DR. ZENON GRABOWSKI.

Urlop w samochodzie.

Byłem jednym z tych nielicznych wybrańców losu, którym okoliczności umożliwiły spędzenie urlopu w samochodzie. Postanowiłem wyjechać zagranicę i ułożyłem sobie turę w ten sposób, aby z jednej strony dojechać do Medjolanu a następnie być w Dubrowniku (Raguza) i powrócić przez Belgrad i Budapeszt. Największy kłopot miałem z wyborem samochodu, ponieważ znalazłem się w sytuacji, iż miałem do wyboru kilka maszyn (rzecz jasna nie własnych). Z kłopotu w sprawie wyboru wybawił mnie artykuł Pułk. Dr. Tadeusza Piotrowskiego, zamieszczony w „Wiadomościach Klubowych“, w którym autor twierdził, że samochody „Fiat“ nie zawodzą, a przedewszystkiem posiadają znane z dobroci **resory.** Ponieważ miałem przebyć wątpliwej jakości drogi Jugosławji, dobre resory były podstawą powodzenia wyprawy. To też skorzystałem z mimowolnej rady fachowca i nie zawiodłem się na niej. Przejechałem około 5.000 km. przez Czechosłowację, Austrję, Bawarję, Włochy, Jugosławję i Węgry na samochodzie „Fiat“ 503, nie mając żadnych defektów i nie złamawszy ani jednego pióra w resorze na potwornych miejscami drogach w Jugosławji.

WIEDEŃ W „ZIELONE ŚWIĘTA“.

W sobotę 23 maja 1931 opuściliśmy w 4 osoby Kraków, udając się przez cudną dolinę Orawki oraz dolinę Wagu, przez Trenczyn i Piszczany do Bratislavy, by wieczór stanąć we Wiedniu. Stwierdziliśmy nadzwyczajną uprzejmość wszystkich urzędów granicznych, przyczem wogóle niczego nam nie rewidowano.



Traumsee — Gmunden, Ischl.

ścigu za lisem“ oraz „IV. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański“. Poza tem Klub ten był organizatorem „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych“. Za wyjątkiem Wilna i Wołynia wszystkie inne Kluby urządziły po dwie imprezy.

Najszybszym polskim jeźdzcem okazał się były Mistrz Polski p. Henryk Liefeldt, który osiągnął nowy rekord polski na 1 km. z rozbiegiem z przeciętną szybkością 184.6 km/g. Dotychczasowy rekord wynosił 172 km/g. Na 1 km. ze startem z miejsca osiągnął ten kierowca 127.2 km/g., co jest już bardzo zbliżonem do rekordu międzynarodowego. Najszybszym kierowcą w terenie górskim był w roku sprawozdawczym p. Stanisław Hołuj, świetnie zapowiadający się zawodnik, który na „IV. Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim“ osiągnął szybkość przeciętną 76 km/g. Najwytrwalszą i najszybszą kierowczynią jest p. Marja Koźmianowa, która w roku 1931, dzięki swoim sportowym rezultatom, zdobyła palmę pierwszeństwa. Najwytrwalszym kierowcą został b. Mistrz Polski, p. Jan Ripper, który na samochodzie „Tatra“ w ciągu czterech dni przebył non stop 4.000 km., biorąc udział w Zjeździe nad Morze, organizowanym przez Pomorski Automobilklub.

Jeżeli chodzi o przyszłość, należy nadmienić, iż wbrew przewidywaniom dyktowanym ogólną sytuacją, **międzynarodowy** program sportowy został na rok następny powiększony w porównaniu z dotychczasowym programem. Postanowiono jedynie nie rozgrywać Mistrzostwa Świata i Europy, z powodu braku odpowiednich imprez. To też to zwiększenie międzynarodowego programu należy rozumieć jako przybytek imprez o charakterze turystycznym.

Tak jest na terenie międzynarodowym, natomiast **polski kalendarz sportowy został wybitnie zmniejszony,** gdyż imprezom turystycznym a więc zjazdom i wszelkim rajdom grozi zupełna zagłada z powodu braku odpowiednich dróg. Brak dróg a w szczególności odpowiedniego dojazdu do Zakopanego, jak i stan trasy wyścigowej poważnie zagraża „Wyścigowi Tatrzańskiemu“.

Odnośnie do trasy jest w najszczęśliwszem położeniu Małopolski Klub Automobilowy, który jednak w związku z organizowanym przez siebie „Wyścigiem Okrężnym“ ma do pokonania trudny i niekorzystnie się przedstawiający problem finansowy.

W dalszym ciągu obrad uchwalono kalendarz sportowy, którego projekt umieszczamy w „Sporcie“.

Po przyjęciu i przedłożeniu Kalendarza Sportowego na porządku dziennym znalazła się sprawa mianowania dwóch członków Elity Polskich Jeźdzców Autom., którymi zostali pp. Jerzy Widawski z A. P.,

W pierwszy dzień „Zielonych Świąt“, między godziną 7 a 8-mą rano — Wiedeń przedstawiał wspaniały widok. Ruch na ulicach był większy, jak w czasie najsilniejszego natężenia, gdyż dosłownie cała ludność, czem kto mógł, korzystając z cudownej pogody i 2-ch dni Świąt, wyjeżdżała autobusami, autami, rowerami, motocyklami, tramwajami lub bryczkami za miasto, by rozkoszować się cudną okolicą i zielenią. W mieście pozostała część ludności, tj. rodzice, którzy tradycyjnym zwyczajem, wynajętymi powozami ubranymi pięknie kwiatami, wieźli swoje dzieci do bierzmowania, a następnie popołudniu do Prateru. Zwyczaj to piękny i robiący na zewnątrz imponujące wrażenie.

Następnego dnia tj. w poniedziałek „Zielonych Świąt“, wyjechaliśmy z Wiednia, by doliną Wachau, przepięknym przełomem Dunaju, przejechać do Melk. Dunaj przedstawiał bardzo ciekawy widok. Cała rzeka była wprost obsypana kajakami, którymi Wiedeńczycy wracali z Linzu do Wiednia. Kajaki bez wiosłowania płynęły z prądem rzeki w różnych pozycjach, pospinane nieraz po dwa lub trzy razem obok siebie, a załogi ich, opalając się do słońca, korzystały z muzyki gramofonowej lub zabawiały się śpiewem.

Naprawdę piękny to był widok, objaw zdrowia, humoru i beztroski, tak mało spotykany u nas.

TYROL WŁOSKI.

Przejechawszy Salzburg z cudnym Hellbrunem i zwiedziwszy jeziora Salzkammergutu, przejechawszy kawałek Bawarji, Reichenhall i Königssee, przez



Steinpass — Alpy, Bawarja, Austrja.

Insbruk dotarliśmy na Passo di Brennero. Tutaj granica włoska zrobiła na nas specyficzne wrażenie. Na wysokim maszcie łopocze włoska tricolore, droga zamknięta barjerą, a na granicy wprost tłum uzbro-

oraz p. Wilhelm Ripper z KKA. Ogłaszając przyjęcie p. W. Rippera w poczet członków Elity Polskich Jeźdźców, Prezes Kom. Sport. p. Regulski wyraził radość, że p. Ripper znalazł się w gronie, do którego faktycznie oddawna należał, a do którego tylko z powodu pewnych formalności nie był zaliczony. Przyjęcie p. Rippera do elity jeźdzców polskich powitane było oklaskami.

W dziedzinie spraw administracyjnych Zjazd rozpatrywał sprawę wysokości opłat za tryptyki, sprawę ubezpieczeń i tp. Dłuższą dyskusję wywołała sprawa wkładek. Okazało się, iż poziom wkładek w różnych Klubach nie jest zupełnie jednolity, wobec czego Zjazd pozostawił kwestję wysokości wkładek członków i sympatyków do uznania Klubów, uchwalił rezolucję, aby wkładki dla członków nadzwyczajnych w ciągu bieżącego roku zostały wyrównane. Powyższe zalecenie przyjęły wszystkie Kluby do wiadomości pozostawiając tylko Śląskiemu Klubowi wolną rękę.

W dyskusji nad sprawami administracyjnemi między innemi uchwalono rezolucję, aby wszystkie ważniejsze pisma, wystosowywane imieniem Klubów, były zawsze podpisywane przez Prezesa względnie jednego z Viceprezesów i Sekretarza Generalnego.

Wniosek Małopolskiego Klubu odnośnie do zamierzonej przebudowy organizacji Klubów nie był rozpatrywany szczegółowo wobec nieprzedłożenia przez MKA. na piśmie wytycznych projektu.

W dyskusji delegat Krakowa podnosi, iż ze strony Krakowskiego Klubu Automobilowego od trzech lat proponowane są zmiany ustrojowe klubów.

Pan Bukowiecki, jako referent tych spraw, prosi Małopolski Klub Automobilowy aby zechciał przysłać swój projekt, co do którego Krakowski Klub zabierze głos, przedkładając ze swej strony również propozycje.

Zkolei poruszono sprawy turystyczne.

Uchwalono od marszrut, opracowanych przez Biura Turystyczne, pobierać bardzo drobną opłatę, a mianowicie po $^1/_4$ gr. od członków, a po $^1/_2$ gr. od niecłonków klubu za 1 km. Przedstawiciele A. P. oraz Krakowskiego Klubu Automobilowego podnoszą iż Klub Włoski z Bergamo, którego członkowie z wiosną byli w Polsce, wystosował zaproszenie do klubów polskich z prośbą o przybycie w roku przyszłym do Włoch. Omawiano obszernie możliwość takiej wycieczki i ustalono, że gdyby się udało pozyskać ulgowe paszporty i wizy i gdyby wycieczkę odbyć w ramach możliwie najskromniejszych (uczestnicy-pasażerowie płacą również koszta) to wycieczka taka byłaby możliwa. Decyzji jednakże co do tej wycieczki nie powzięto, odkładając sprawę na póżniej, z zamiarem urządzenia wycieczki.

Bardzo długą dyskusję wywołuje sprawa funduszu drogowego i nowych ceł. Automobilklub Polski przedkłada obszerną rezolucję, w której zwraca się przeciwko nadmiernej podwyżce ceł jak i przeciwko tendencji prowadzenia tą drogą pewnego rodzaju monopolu samochodowego. Do rezolucji dołączono bardzo obszerne umotywowanie. O ile na rezolucję wszyscy się zasadniczo zgodzili, o tyle sprawa uzasadnienia wywołuje obszerną dyskusję, w której delegat Krakowa p. Bukowiecki oświadcza się przeciw-

jonych żołnierzy, policji i straży celnej. Robi to odrazu wrażenie wjazdu do kraju, w którym na każdym kroku można się zetknąć z więzieniem. Pierwsze jednak wrażenie pryska pod wpływem nadzwyczaj przychylnego ustosunkowania się, jak zresztą wszędzie dotychczas, do Polaków. Znowu szybka odprawa graniczna i jedziemy dalej, by wspiąć się przez Passo del Giovo (2.180 m.), cudną serpentyną i zjechać na dół do Meranu.

Dnia 28 maja spotkaliśmy na tej przełęczy olbrzymi płat śniegu na przestrzeni około 5 km., a przejechaliśmy tylko dlatego, że dwa dni przedtem przeszedł pług motorowy, który przetarł drogę i stał obok schroniska na przełęczy. Na górze zima, a w Meranie upał nie do zniesienia. Następnie przez przełęcze Passo di Mendola i Passo di Tonale dojeżdżamy do miejscowości Sondrio pod granicą Szwajcarską, gdzie nocujemy. Pojawienie się tutaj Polaków budzi w hotelu niebywałe zaciekawienie, to też paszporty nasze, zresztą bardzo piękne, są przedmiotem ogólnego zainteresowania, gdyż poraz pierwszy były tutaj widziane.

W porównaniu z Tyrolem austrjackim, Tyrol włoski robi bardzo przykre wrażenie. Miejscowości niechlujne, domy bardzo źle utrzymane, często walące się, bez okien i drzwi, a cała ludność robi wrażenie biedaków. Kraj na zewnątrz całkiem włoski! Przy bliższem jednak zetknięciu się z ludźmi widzimy, że na zewnątrz tylko Włosi przemalowali ten kraj, w cudowny wprost sposób, na kraj włoski. Ludność jest wyłącznie niemiecka. Drożnik napotkany na drodze, w czapce włoskiej a la cadorna, pozdrawia nas faszystowskiem wyciągnięciem ręki, lecz nie umie ani słowa po włosku, tylko mówi po niemiecku, djalek-



Passo del Giovo (2.180 m.)

tem austrjackim. W rozmowie z właścicielami hoteli czy restauracyj dowiadujemy się, że ludność jest w najgwałtowniejszy sposób wynaradowianą i że za jedno pokolenie kraj już będzie włoskim. W czasie rozmowy informatorzy rozglądają się bojaźliwie czy nie nadejdą carabinierzy i nie posłyszą rozmowy, bo mogą za to grozić represje. C. d. n.

ko tym dwom punktom uzasadnienia, w których jego zdaniem niepotrzebnie zanadto obszernie uzasadnia się niemożliwość produkcji w Polsce, zbędność ingerencji państwa w tej sprawie i naświetla się sprawy mobilizacyjne.

Zdaniem p. Bukowieckiego zbyt szczegółowe uzasadnienie w tych punktach, gdzie może ono wywołać bardzo wielką różnicę zdań, nie jest rzeczą potrzebną, gdyż zadaniem klubu winno być wypowiedzenie opinji ze stanowiska sportowego i turystycznego a pozostawienie terenu handlowo-przemysłowego innym czynnikom.

Całość rezolucji i uzasadnienia została przez zebranych przyjętą z tem, iż pozostawia się A. P. sprawę przestylizowania niektórych punktów.

Na tem wyczerpano porządek dzienny, poczem Prezes Automobilklubu Polski podziękował uczestnikom za współpracę i zakomunikował, że następny zjazd odbędzie się również w Warszawie.

Sport.

Projekt Kalendarza Sportowego uchwalony przez M. K. Aut. przewiduje następujące imprezy.

13 lutego. Jazda zimowa K. K. A. do Zakopanego. W tym samym terminie odbędzie się **Zjazd Zespołów Klubowych** również do Zakopanego, organizowany przez **Krakowski** Klub Automobilowy łącznie ze **Śląskim i Łódzkim** Klubem automobilowym. Uczestnicy jazdy zespołowej odbywają równocześnie jazdę zimową.

14 lutego. Wyścig torowy w Zakopanem. Zorganizowanie tego wyścigu zależne jest jednak od rozmiarów współdziałania Komitetu Imprez Zimowych w Zakopanem oraz miejscowych czynników zakopiańskich. — Ciężar imprez organizowany ku wybitnemu pożytkowi Zakopanego, nie może bowiem spoczywać w zbyt wielkiej mierze na barkach Klubu.

15 maja. Zjazd gwiaździsty do Poznania organizowany przez **Automobilklub Wielkopolski.** Zjazd ten jest wstępem do imprezy.

16 maja. Wyścig za samolotem organizowany również przez **Automobilklub Wielkopolski.**

19 i 26 maja rezerwuje sobie **Automobilklub Polski** na **raid międzynarodowy.** Zdaniem A. P. urządzenie tego raidu jest jednak problematyczne, gdyż udział i pomoc firm samochodowych przy obecnych stosunkach gospodarczych jest rzeczą wykluczoną, z drugiej zaś strony stan dróg jest tego rodzaju, że jak narazie niemożliwem jest wyznaczenie dłuższej zamkniętej trasy, takiej, któraby się nadawała na odbycie raidu.

Możliwem jest, że w tym okresie A. P. zorganizuje mniejszy raid o łagodniejszych warunkach dla kierowców-amatorów.

12 czerwca Małopolski Klub Automobilowy organizuje Międzynarodowy **wyścig torowy,** przy większej ilości okrążeń, a tylko w dwu kategorjach tj. sportowej i wyścigowej.

Możliwem jest, że na tej samej trasie o jeden dzień wcześniej odbędzie się wyścig samochodów turystycznych, oraz wyścig motocykli.

24 lipca Ogólnopolski **Zjazd do Gdyni** zorganizowany przez **Pomorski Automobilklub.**

21 sierpnia Międzynarodowy Wyścig tatrzański K. K. A., poprzedzony **jazdą w Tatry.**

Tegoroczny wyścig tatrzański nie wchodzi już do rozgrywek o mistrzostwo górskie Europy, gdyż rozgrywek takich jak narazie zaniechano.

Zorganizowanie wyścigu zależeć będzie jednak w pierwszym rzędzie od tego czy wogóle możliwy będzie dojazd do Zakopanego, czy rozpadająca się droga będzie rekonstruowana. Dalej czy trasa wyścigowa będzie mogła być odpowiednio poprawiona? Nie wiadomo też w jakich rozmiarach K. K. A. będzie mógł liczyć na pomoc samego Zakopanego. Krakowski Klub Automobilowy rozpoczyna prace przygotowawcze w nadziei, że przeszkody te dadzą się usunąć, jednakowoż zorganizowanie wyścigu nie jest rzeczą tak pewną, jak w inne ubiegłe lata.

10 września **Zjazd do Łodzi.**

11 września **Łódzki wyścig płaski** lub też **wyścig torowy naokoło lotniska,** zorganizowany przez Łódzki Klub Automobilowy.

Impreza wyścigu torowego będzie pierwszą tego rodzaju, gdyż wyścig odbędzie się nie na specjalnie przygotowanym torze, lecz na terenie płaskim, możliwym do jazdy.

18-20 września Raid Pań organizowany przez **A. P.** o regulaminie nieco łagodniejszym.

We wrześniu również A P. organizuje zawody na **mieszance spirytusowej.**

2 października **Płaski wyścig pod Katowicami,** organizowany przez **Śląski** Klub Automobilowy.

Jak z kalendarza sportowego widzimy, ilość imprez jest mniejsza niż w roku ubiegłym. Nawet tak poważne imprezy jak Wyścig Tatrzański i Raid międzynarodowy nie są zupełnie zapewnione. Wszystko zależy od stanu dróg i od ogólnej sytuacji gospodarczej.

Z okazji wydania świątecznych numerów umieszczają redakcje pism na swoich łamach feljetony i utwory, niezawsze ściśle z charakterem pisma związane, a to dlatego, ażeby dać swoim czytelnikom sposobność do oderwania myśli od szarej codzienności, jaką siłą rzeczy tworzą tematy, idące po zgóry wytyczonej linji. I my również kierując się tym przykładem pozyskaliśmy i umieszczamy niniejszem utwór pióra naszego Prezesa w nadziei, że członkowie Klubu wezmą dobry przykład i zasilać będą nasze pismo swoją współpracą.

REDAKCJA.

ANTONI POTOCKI.

Nad rzeką.

Spokojnie i cicho, na piaszczystem podłożu, płynie Wisłoka. Czasem zabełkoce cichą falą, przy pniu dębowym od wieków zwalonym, od wód i czasu zczerniałym, czasem rozbłyśnie smugą jaśniejszą od chybkiej szczupaka pogoni, otrze się bokiem o wydmy piasków nadbrzeżne. I płynie cicho, spokojnie, w ramie wikliny zielonej, wśród rzadko rozsianych prastarych topoli nadwiślańskich, białodrzewów, czeremchy i olszyn. W lustrzanej rzeki wodzie, odbije się chybka rybitwa, co lot swój zniżając i wznosząc, wypatruje wśród ryb zdobyczy, przysiądzie na chwilę na wodzie, zatrzepoce skrzydłami białemi i jeśli połów chybiony, odleci dalej z piskliwym zawodu głosem. Zaszumi w przelocie dzikich kaczek stadko i hen tam daleko zapadnie za rzeki zakrętem, a z wiklin dochodzą głosy wabiących się kuropatw i zrzadka, chrypliwe bażanta wołanie.

Po znojnym, słonecznym dniu, zapada wieczór.

Słońce, ostatkiem promieni wystrzela za lasem sosnowym, zabarwi złotem i purpurą szlak wody rozlewny, zapada za drzew zasłoną, barwnym fioletem usypia cichnącą rzekę. I jeszcze czasem spóźnione nadleci z pola wron stado, by usiąść na starej topoli i po dziennej grabieżców pracy, zasnąć przy cicho płynącej fali.

Nad rzeką, opodal, nie więcej dwudziestu kroków od brzegu, na kilka metrów wzniesionym, stoi chata, co w niej przed chwilą zabłysło przez małe okienko nikłe światełko.

To chata Stanisława Mazura. — Chata — jak chata — jeno, że mniejsza trochę od innych, wsiowych, gospodarskich; ale jest izba i komora i stajnia, co krowę i cieliczkę chowa. — A na cóż by większa być miała, toć Mazur stary sam tu panuje, a pola to i trzech morgów nie doliczy, z wygonem dla krowy razem. — Jeno, że takiego pola jak to nad Wisłoką, to nikt inny nie ma, ino Mazur i Hrabia. — Prawda, że Hrabia ma niby więcej tego pola — hale to przecie Hrabia, a on co — on przecie chłop. Dla Hrabiego, co go sługi obsiedli, a każdy na swoją kabzę stroi — co ma jenwentarza cosi kilkadziesiąt czy ile tam ogonów, to i tego pola za mało, a jemu dość te trzy morgi dla niego i krowy i psa.

Tak właśnie rozmyślał stary Mazur, gdym wszedłszy do niego, pochwaliwszy Boga i pogłaskawszy łaszącego się Brysia, usiadł na przysuniętej mi ławie, by sobie ze starym pogwarzyć.

— No i jak tam ojciec, dobrze u was w polu?

— Ano — jak też najjaśniejszy Hrabia widzom, chwalić Boga nienajgorzej; oziminy piekne, jęczmień trochę sparciał od tych ziąbów, co się z wiosną kociły, owies dobry, wiechy szerokie popuścił, zimnioki niczego. Jeśli Pan Jezus do doczkać, to się zbierze i bidy nie będzie. — A jak tam najjaśniejszy Hrabia kontentny z urody w polu?

Opowiadam więc Mazurowi co, jak i gdzie, że niby wszystko nie źle, tylko że owies pod lasem źle zwłóczyli; rządca i karbowy nie dopatrzył i więcej ziarna na ziemi zgniło, jak do ziemi poszło i będzie owies kiepski.

— Ano, będzie bida na konie — mówi Mazur — a ludzie wsiowi, despetu w polach nie robiom?

— Tak tam, trochę — odpowiadam — od tego Szymka żyda i od Kalinowskiej, ciągle krowy w szkodę pędzą i już duży kawał pszenicy i koniczu mi zniszczyli.

— E, bo to z przeproszeniem, jaśnie Hrabia, to na ludzi za dobry; jabym takiego rzońce abo karbowego, choć on mój krześniak, a i tych fornali kijem sproł, to i owies byłby dobry — a na takiego parcha Szymka abo tą pyskatą Kalinowską, tobym tyż bez japteki poradził.

— Ej, Mazur — powiadam — co wy takiego krzepkiego a prędkiego robicie, a wam już przecie dużo lat na karku siedzi, pewnie ze dwa razy więcej, jak mnie.

Mazur popatrzył na mnie z pod krzaczastych siwych brwi, poprawił się na ławie, wsunął węgielka do fajki i prawi:

— Siedzieć, to siedzi człowiekowi na karku tych roków jušci, że dużo. Cosi ksiądz proboszcz kiedyś szpyrtali w mentrykach, co to w takiej wielgachnej książce każdego po krzcie świętnym piszą i godoł, że to ja niby, już tyle mam roków, co to jakisi u żydów, niby jeszcze przed Mojżeszem — Mantelzak. A ten mioł mieć cosi dziewięćdziesiąt roków, abo i więcej. Niech ta będzie i Mantelzak, ale żeby ja swojej szkody miał darować, niedoczekanie niczyje... O! widział jaśnie Hrabia te zimnioki, co teraz tak piknie rosną? acha! ładne — alem ja je musiał drugi raz dosadzać... Kiedyś słyszę, wieczorem zaraz po sadzeniu, jakijsik rupot... Patrzę przez okno z obórki, bom tam właśnie do cieliczki, co jakaś smutna była, zaszedł, a tu na polu jakiś drań z koszykiem hylo się nad mojem polem, garścią z ziemi zimnioki wybira, a do koszyka pcha. — Czekoj! będziesz ty miał zimnioki — myśle se — a złość to we mnie aż ciurczy. — Naplułem w garść, wzionem se kłoniczkę od wozu, pocichum zaszedł, a że ten rabuś nachylony stał, to i było gdzie i w co machnąć. — Ja go buch! — a on „O la Boga!" — ja go drugi raz buch, a on znowu „O la Boga!".

— Nie la Boga — powiadam — ale la ciebie złodziejski synu!

On się na ziemię obalił, a ja mu jeszcze dołojił. Byłbym tam jeszcze mu dodał, ale mi się żal kłoniczki zrobiło, co by trafunkiem nie pękła — wzionem koszyk z zimniokami i do chałupy zaniosłem. A przez okno poglądałem, jak tamten haman się zbirol i kuśtykał pomaluśku, rozcirając sobie kłonicowe znaki. Ale on tu już po zimnioki nie przyńdzie... psia jego mać!...

Późno już było, więc wstawszy, wyszedłem z chaty, żegnając na progu Mazura.

— Zostańcie z Bogiem ojciec.

— Niech Pan Bóg prowadzi. — A niech jaśnie Hrabia uważajom i pod nogi patrzom, bo ćma na dwodze duża!

Szedłem wzdłuż sennej Wisłoki, z której przy nocnym chłodzie wstawały białe tumany; potem przez pole, ogród, do dworu.

Dwór i folwark już spał.

Z prawdziwą i serdeczną radością stwierdzamy, że pismo nasze zyskuje sobie stale nowych przyjaciół. Dowodem żywego zainteresowania znanego poety p. Józefa Aleksandra Gałuszki jest nadesłanie nam przez Niego wiersza, który poniżej zamieszczamy.

JÓZEF ALEKSANDER GAŁUSZKA.

Wyścig Tatrzański.

I owo tępe, głupie, nerwowe czekanie...
Wozów przeszło pod górę już parę tysięcy,
a człek tkwi tu jak kamień.
Deszcz mży — trasa mokra —
nuda: motorów warkot
i gęby tych pokrak.
Prędzej, byle prędzej — psiakrew — prędzej — prędzej!
I wreszcie ten zryw
ze startu:
z pod kół bryzg żwiru i miot —
gaz, gaz, pełny gaz!
Stalowy runął gryf
w lot,
w pęd!
Jęczy las:
łomot, huk, grzmot, grzmot, grzmot
motorów!
rzrzrzrzrzrz! skręt!
A teraz pęd!
Ryk kompresorów —
skrzydlatych brontozaurów lot —
wichru świst —
motorów grzmot
i żwiru bryzg
i miot —
lot!
rzrzrzrzrzt — skręt!
I znowu pęd — pęd!
znów wyją kompresory
i trzysta koni grzmi —
stalowy leci pocisk!
Motorów rwie nas poryw!
To my, to my, to my,
dzisiejszych dni
szaleni Don Kichoci!
A dla was z wyżyn trybun krążymy po wirażach,
jak pieniądz wkrąg puszczony po brzegach misy z sre-
(bra.
Nam wichr jak mokra gąbka zamazał wasze twarze
i tylko grzmot oklasków, jak serce gra po żebrach.
Widzicie jak nas miota
pęd na wirażach „ściętych" —
jak wóz na koła mota
srebrzysty film serpentyn.
Nazwiska — czas: zwysoka
skanduje wam megafon —
a bieg nasz tniecie okiem
wzdłuż słupów telegrafu.
I tylko tym, przy trasie
martwieje znagła pierś,
gdy tuż na pełnym gazie
przeleci w wichrze śmierć!
Gaz! gaz! pełny gaz!
motor jak burza gra
i burzą huczy las —
upiornym rykiem lwa
kompresor gra —
i pęd! pęd!
skrzydlatych brontozaurów lot —
wichru świst —
motorów grzmot —
i żwiru bryzg
i miot
lot!
rzrzrzrzrzt! — skręt!
A-a-a-a-a-a-a-a !

Komunikaty Zarządu.

Legitymacje członkowskie na rok 1932.

Stosownie do uchwały Zarządu nie będą wydawane nowe legitymacje, natomiast zostaną sprolongowane legitymacje z roku 1931.

Prosimy P. T. Członków, by zechcieli w Sekretarjacie Klubu składać legitymacje z roku 1931 celem sprolongowania ich na rok 1932.

Komisja Sportowa K. K. A. na posiedzeniu w dn. 30 listopada 1931 r. ukonstytuowała się w następujący sposób:

Prezes: p. Dr. Bolesław Macudziński.

Vice-Prezes: p. Dr. Adam Kwiatkowski.

Sekretarz: p. Inż. Kazimierz Braun.

Członkowie Komisji: pp.: Mgr. Mieczysław Braun, Stanisław Broniowski, Tadeusz Bukowiecki, Adam Dygat, Władysław Kasztelewicz, Inż. Jan Krzesiwo, Władysław Kozłowski, Mgr. Witold Nowak, Kazimierz Orzelski, Ppłk. Dr. Tadeusz Piotrowski, Artur Reim, Wilhelm Ripper, Jerzy hr. Tyszkiewicz, Inż. Mieczysław Walter, Wiktor Wawreczko, Dr. Zygmunt Zajączkowski, Alfred Żmuda.

Zniżki kolejowe.

Przypominamy P. T. Członkom, że Sekretarjat wydaje legitymacje Związku Polskich Towarzystw Turystycznych na podstawie których członkowie mogą korzystać z 25% zniżki kolejowej przy przejazdach turystycznych.

Ulgi powyższe stosuje się przy przejazdach między stacjami:

Białystok, Bielsko, Bydgoszcz, Cieszyn, Drohobycz, Grudziądz, Katowice, Kielce, Kołomyja, Kraków, Lublin, Lwów, Łuck, Łódź, Nowy Sącz, Piotrków, Poznań, Radom, Sosnowiec, Stanisławów, Tarnopol, Tarnów, Toruń, Warszawa, Wilno, Włocławek i Żywiec — z jednej strony,

a stacjami: Augustów, Bystra, Broszniów, Białowieża, Brasław, Chęciny, Cieszyn, Druskienniki, Germakówka, Gdynia, Hel, Hrebenów, Hucisko, Inowrocław, Iwanie Puste, Iwonicz, Jaremcze, Jeleśnia, Kartuzy, Kielce, Kolibki, Orłowo, Kołomyja, Kruszwica, Krzemieniec, Krynica, Landwarowo, Łyntupy, Łowoczne, Maków, Mikuliczyn, Milówka, Muszyna, Nadwórna, Nałęczów, Nowy Targ, Olkusz, Osielec, Piwniczna, Płociczno, Puławy, Rabka, Raycza, Rymanów, Rytro, Sandomierz, Skole, Sławsko, Sianki, Stary Sącz, Sucha, Suwałki, Tatarów, Tleń, Truskawiec Zdrój, Tuchla, Ustroń, Wąchock, Wejherowo, Węgierska Górka, Wilkowice-Bystra, Wisła, Worochta, Woronienka, Zakopane, Zaleszczyki, Zwardoń, Żegiestów Zdrój, Żywiec — z drugiej strony, o ile odległość przejazdu w danej relacji wynosi conajmniej 50 kilometrów.

Powyższe legitymacje wydaje Sekretarjat Klubu tylko tym członkom, którzy nie zalegają z wkładkami.

Automobilizm a sądownictwo.

Polityka procesów odszkodowawczych.

Pod powyższym tytułem odbył się w dniu 20 listopada br. drugi zkolei odczyt z cyklu odczytów dotyczących automobilizmu i sądownictwa. Ze względu na osobę prelegenta, którym był Dr. Zenon Brem, zebrało się bardzo liczne grono Gości i Członków, a przedewszystkiem przybyli wszyscy ci, którzy na poprzednim odczycie mieli sposobność słyszeć Dra Brema w czasie niezwykle interesującej dyskusji. Oto streszczenie prelekcji:

Ustawa autom. z 1908 r. należy do ustaw o charakterze wyjątkowym i to ustaw biorących w ochronę jedną warstwę względnie grupę społeczną wobec drugiej, jakie w nowożytnych czasach często pojawiają się dla unormowania stosunków postępem, rozwojem społecznym i technicznym wywołanych, a w dotychczasowych normach kodeksu wogóle nie, lub zbyt ogólnie uregulowanych. O ile więc niesłuszne jest, podniesione niedawno w dyskusji zapatrywanie, jakoby ustawa automobilowa cofała nas do średniowiecza, przyjmując zgóry winę obwinionego i wymagając od niego dowodu niewinności, o tyle stwierdzić trzeba, że wprowadza ona nowe normy na niekorzyść automobilisty a na korzyść osób poszkodowanych w związku z ruchem automobilowym. W szczególności pozostawia ona zasadę prawa karnego o niedopuszczalności poczytania przestępstwa,

dopóki oskarżyciel go nie udowodni. — Jeżeli dziś jeszcze zasądza się łatwo kierowców, to raczej wskutek wymagań stawianych im przez przepisy drogowe, porządkowo-policyjne, a nie na podstawie ustawy automobilowej. Natomiast w dziedzinie cywilnej stwarza ona **domniemanie odpowiedzialności** za szkodę, praesumptio iuris, które przerzuca na pozwanego ciężar dowodu, że nie ponosi on winy, przyczem i ten dowód ogranicza ustawa do trzech określonych ewentualności tj. winy samego poszkodowanego, osoby trzeciej lub dołożenia wszelkiej staranności dla odwrócenia szkody, której jednak nie wywołały właściwości ani wady wozu. Ustawa ta pochodząca z 1908 r. zaczęła znajdować u nas zastosowanie dopiero w latach powojennych, tj. od czasu rozwoju ruchu samochodowego i wówczas pojawiły się dwa zjawiska, towarzyszące często stosowaniu ustaw o takim wyjątkowym, a przywilejującym jedną stronę charakterze, jak ust. o ochr. lokatorów, ustawa o umowie pracy i sądach pracy i tp. Zjawiska te to: 1) praktyka sądów w kierunku skrajnej judykatury, rozszerzającej ustawową odpowiedzialność na wszelkie wypadki z tej dziedziny i na niekorzyść automobilisty i 2) liczne objawy wyzyskiwania tego stanu przez mniej lub więcej poszkodowanych, w kierunku uzyskania jak największych korzyści materjalnych nawet prawnie nieuzasadnionych ze stratą a nieraz jaskrawym wyzyskiem strony przeciwnej. Ten stan wywołał obecną inicjatywę Klubu (wieczory prawniczo-autom.), które jak dotąd dały okazję do daleko idącej krytyki i postulatów polepszenia stanu rzeczy.

Zdaniem prelegenta wiele z tych postulatów jest wogóle nieosiągalnych w praktyce, inne wątpliwe i nierychłe. Zwłaszcza trudno się liczyć z radykalną zmianą ustawy, która wzoruje się w zasadzie na ust. kolejowej z 1869 r., przeciwnie, już po ust. aut. z 1908 r. wydano w innych krajach podobnie jak w Polsce prawo lotnicze z 1927 r., stanowiące zupełnie analogiczną odpowiedzialność. Ratio legis stanowi tu cel techniczno-praktyczny i społeczny. 1) Łatwiej automobiliście znającemu wóz, sposób jazdy i przebieg wypadku, wykazać jego przyczyny, niż poszkodowanemu, któremu często dowiedzenie winy byłoby wogóle niemożliwe, wobec szybkości pojawienia się wozu, przestrachu, często utraty przytomności, oraz nieznajomości techniki autom. 2) Chodzi o zagwarantowanie bezpieczeństwa, zmuszenie automobilistów do ostrożności i ułatwienie uzyskania zwrotu szkody, kosztów leczenia ewent. wynagrodzenia utraty zdrowia i zdolności zarobkowej dla słabszych ekonomicznie. Inne postulaty, jak zwłaszcza sądy autom. są w najlepszym razie rzeczą przyszłości. Natomiast doświadczenie uczy, że nawet przy drakońskich normach prawnych uzyskać można racjonalne odnoszenie się sądów i judykaturę zgodne z duchem ustawy a zwalczającą nadużycia przez odpowiednie kierowanie sprawami konkretnemi, zwłaszcza toczącymi się sporami, przy umiejętnem wyzyskaniu możliwości prawnych i faktycznych. Tę metodę prelegent nazywa „polityką“ procesów odszkodowawczych, twierdząc, że w nich może uzyskać więcej, niż ogólnikową propagandę za nowymi środkami ustawowymi, czego dowodem np. w ostatnich czasach znaczne zmodyfikowanie przedtem drakońskiej judykatury w sprawach prawniczych (np. urlopy, godziny nadliczbowe). Ponadto często, jak uczą dzieje prawa, takie konkretne a odpowiednio prowadzone sprawy, wywołują nawet zmiany ustawowe, dość wspomnieć nowele do kod. cyw. i wielu ustaw polskich.

Na szeregu przykładów, w znacznej części z własnej praktyki w roli zastępcy procesowego, wykazuje prelegent, jak liczne kwestje praktyczne i sporne, częścią z niejasnego ujęcia tekstu ust. częścią z technicznych i psychologicznych względów, wyłaniają się w sporach autom. Podobnie jak spory odszkod. kolejowe, skupione w rękach Prokuratorji gen. dały sposobność do uzyskania szeregu orzeczeń o zasadniczem znaczeniu (np. znany proces o katastrofę pod Rzezawą), tak samo spory autom. wymagają umiejętnego i świadomego ogólnego celu traktowania, co więcej, nasuwają nawet więcej skomplikowanych zagadnień, które prelegent zkolei analizuje, a które tylko szkicowo — z braku miejsca tu wspominamy.

Już sama kwestja stosowalności ustawy automob. pojęcia „samochodu" i „ruchu" oraz zasady odpowiedzialności poszczególnych zobowiązanych i okoliczności, wykazujących poczytanie, kwestja znaczenia wyroku karnego dla sporu cywilnego, mandatów karnych i ograniczenia środków prawnych z art. 41 p. w. k. p. k., nastręczają różnorodne i odpowiedzialne zadanie dla prowadzącego sprawę. Niezależnie od prawnej zasady odpowiedzialności, nasuwa się kwestja związku przyczynowego winy i szkody, pojęcie szkody, za którą się odpowiada, sposobu jej wynagrodzenia, wysokości odszkodowania. Nietylko zaś życie przynosi tu skomplikowane zagadnienia, ale obrony wymagają liczne usiłowania nadużyć, zarówno w kierunku związania przyczynowego z wypadkiem uszkodzeń bądź już przedtem istniejących, bądź niezależnie powstałych, symulowania szkód wogóle nieistniejących i conajczęstsze, wyolbrzymianie odszkodowań ponad wszelkie racjonalne i słuszne granice. Ponadto nasuwa się szereg kwestyj proceduralnych o doniosłem znaczeniu. Przychodzą tu zeznania świadków, często uprzedzonych, ulegających złudzeniom, nieposiadających wiadomości potrzebnych do trafnych spostrzeżeń lub wręcz kłamliwych, z któremi obrona musi walczyć, czy to wykluczając ich zaprzysiężenie, czy prowadzić umiejętny odpowiedni przeciw-dowód, czy nawet wręcz stosując sankcje karne za fałsz. Zwalczania wymaga też zbyt pochopne udzielanie prawa ubogich, oraz przedewszystkiem powszechna u nas, a w ustawie nieuzasadniona praktyka przyznawania skarżącemu całych kosztów sporu, choć wygrywa tylko małą część znaczenia skargi, która rzadko jest przez strony zaczepiana rekursami, mimo, że zdaniem prel. w wielu wypadkach można jej uniknąć (np. w razie utrzymania się powoda tylko z jednem z pośród kilku roszczeń, skargą objętych).

Omawiając szczegółowo i ilustrując przykładami te liczne zagadnienia sporów automob., dochodzi prel. do wniosku, że inicjatywa Klubu w kierunku omawiania kwestyj prawno-automob. na podstawie zapowiedzianych prelekcyj, może osiągnąć wtedy konkretne i doniosłe rezultaty i zaradzić wielu obecnie wytykanym niedomaganiom wymiaru sprawiedliwości, jeżeli doprowadzi do racjonalnego traktowania konkretnych spornych wypadków.

Obecnie zdarza się często, że bądź automobilista, ubezpieczony od odpowiedzialności, pozostawia prowadzenie sporu instytucji ubezp., nie interesuje się nim więcej, nie dostarcza potrzebnych wskazówek, bądź sprawy te traktuje się bez wspólnego ich związku, przyczem zawsze sposób prowadzenia sporu, jak decyzji co do dobrowolnego zaspokojenia poszkodowanego, zależy od przypadku.

Tymczasem sprawy te wymagają specjalizacji w traktowaniu ich, opanowania tak prawnej strony, jak i technicznej, należytego przygotowania materjału zaraz po wypadku i utrwalenia go (w drodze procesu karnego, ubezpieczenia dowodu czy pozasądowych akcyj, jak fotografje, plany, dowody rzeczowe i t. p.), znajomości medycyny sądowej, psychologji, specjalnych wiadomości przyrodniczych i fizycznych.

Powtóre, jak wobec wielu innych „nagminnie" występujących spraw sądowych, jednostka jest wobec nich bezsilna. Natomiast organizacja, która ma wpływ na tok wielkiej ilości sporów, może celowo wybierać te, które nastręczają możność uzyskania rozstrzygnięcia doniosłych zagadnień, ma znajomość judykatury, ma doświadczenie z innych spraw, ma wreszcie środki, pozwalające na przeprowadzenie przez wszystkie instancje sporu choć finansowo nierentownego, ale mającego znaczenie zasadnicze. Wreszcie ewent. interwencja władz, w celu uzyskania potrzebnych zarządzeń, łatwiejsza jest dla organizacji o wytkniętych celach, niż osobiście interesowanej jednostki.

Rozważania te uzasadnia wniosek, że jednym z głównych środków zaradczych przeciw nieodpowiedniemu i krzywdzącemu stosowaniu ustawy, może się okazać akcja w kierunku odpowiedniego prowadzenia

i załatwiania konkretnych spraw wypadków automob., a to tak karnych, jak sporów cywilnych, tj. to, co prel. określił jako „politykę procesów odszkodowawczych“. Na tem zakończył Dr. Brem swój odczyt, potraktowany z wybitnem znawstwem sprawy, a wysłuchany przez obecnych w prawdziwem skupieniu z niesłabnącem przez cały czas zainteresowaniem. Prelegent przeplatał opracowywany temat niezwykle interesującemi i nieraz arcy-zabawnemi przykładami, których dowcipny sposób opowiedzenia wywoływał aplauz słuchaczów.

Red.

Jako trzeci kolejny wieczór dyskusyjny, na temat „Automobilizm a sądownictwo“, odbył się w salonach KKA. w dniu 27 listopada br. odczyt prok. p. Dra Lewickiego na temat

Ustawodawstwo karne a wypadki samochodowe.

Referent, w nadzwyczaj rzeczowym i wszechstronnie ujętym odczycie, zobrazował przepisy prawa karnego i administracyjnego, odnoszące się do wypadków samochodowych. W pierwszym więc rzędzie omówił Dr. Lewicki przepisy austrjackiej ustawy karnej, która jest stosowana przy wypadkach automobilowych. Ustawa ta nie zna specjalnych przepisów odnośnie do przestępstw samochodowych, gdyż kiedy wyszła, samochodów jeszcze nie było, to też stosuje się per analogiam istniejące przepisy, a to w zależności od tego, czy wypadek spowodował ciężkie czy lekkie uszkodzenie ciała stosuje się §§ 335 i 337 względnie 431 i 432. Prelegent zwrócił uwagę na fakt, iż w myśl §§ 431 i 432, o ile wypadek zawini właściciel samochodu, może on zostać skazany na areszt z zamianą na grzywnę, o ile natomiast wypadek spowoduje szofer, podlega ścisłemu aresztowi bez zamiany na grzywnę.

W dalszym ciągu omówił prelegent obowiązujące przepisy administracyjne, w szczególności rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych, które z jednej strony ograniczając w pewnych okolicznościach dopuszczalne szybkości, z drugiej zaś strony nakładają na kierowcę obowiązek należytego panowania w każdej chwili nad samochodem. Przepisy te są dość surowe i za nie, obok łamania przepisu o dawaniu sygnałów, najczęściej kierowcy są zasądzani.

Z kolei omówił prelegent projekt polskiej ustawy karnej, która jako tak zw. ustawa elastyczna, nie zawiera specjalnych przepisów odnośnie do wypadków samochodowych, lecz wypadki te będą sądzone, według przepisu ogólnego tj. narażania na niebezpieczeństwo życia i zdrowia ludzkiego, pod który to przepis będą podpadały również wypadki samochodowe.

Z kolei wyjaśnił prelegent, że, poruszona na poprzednich wieczorach dyskusyjnych, sprawa nakazów karnych na szoferów nie jest tak niebezpieczną, jak się ogólnie sądzi, gdyż nakazy te są niedopuszczalne proceduralnie. Procedura bowiem przewiduje nakazy karne wtedy, kiedy można zasądzić na grzywnę. Ponieważ zaś § 432 przewiduje na szofera areszt ścisły, przeto prawnie nakazy karne są nieuzasadnione i można wnosić w tych sprawach podania do prokuratora o wdrożenie kasacji w obronie ustawy, przyczem podania takie nie są ograniczone terminem prekluzyjnym wzgl. przedawnieniem.

W końcu zauważa p. Prok. Dr. Lewicki, iż możliwem jest, że niejednokrotnie wyroki są błędne, jednak wynikają one ze środków dowodowych, które mogą być fałszywe. Sędzia bowiem musi się opierać na zeznaniach świadków, którzy jako laicy mogą niejednokrotnie błędnie przedstawić okoliczności wypadku. Jednak wyrok musi się opierać na tym materjale dowodowym jaki stoi do dyspozycji Sądu.

Po referacie rozwinęła się bardzo obszerna dyskusja, w której zabierali głos Dr. Piotrowski, Dyr.

Kowalski, Dr. Macudziński, Dr. Grabowski i p. Sędzia Milc. W dyskusji zwrócono uwagę, że należałoby dokładnie zanalizować obowiązujące przepisy i środki dowodowe. Jeżeli ustawy dozwalają kierowcy jechać w obrębie miejscowości zabudowanych z szybkością 40 km. na godzinę a z drugiej strony nakładają na niego obowiązek należytego panowania każdej chwili nad samochodem, to należy to panowanie rozumieć w granicach możliwości. Skoro więc np. przy szybkości 40 km. potrzeba około 6 do 7 m. na suchej drodze na zahamowanie wzgl. zatrzymanie samochodu, licząc od momentu dostrzeżenia niebezpieczeństwa, to trudno twierdzić, że kierowca nie panował nad samochodem skoro przejechał dziecko, które nagle wybiegło z chałupy lub z za fury siana i znalazło się na 2 m. przed samochodem. Z drugiej strony ustawa o drogach publicznych przeznacza dla pieszych bankiety dróg i chodniki. Skoro więc piechur wchodzi na środek jezdni lub w mieście na jezdnię, to wchodzi na miejsce nieprzeznaczone dla siebie. Skoro zaś nie zwraca należytej uwagi to w pierwszym rzędzie sam zawinia wypadek. Zdarza się niejednokrotnie, że udowodniono, iż szofer wypadku nie zawinił, okoliczności zaś wskazują, że wypadek, który pociągnął za sobą kalectwo pasażerów samochodu, zawinił piechur. Nader rzadko jednak u nas pociąga się piechura do odpowiedzialności karnej. W tym kierunku należałoby zwrócić uwagę odnośnych czynników, gdyż w bardzo wielu wypadkach należy pociągnąć do odpowiedzialności piechura tak jak to się bardzo często dzieje zagranicą. Takie stosowanie ustawy i przepisów miałoby wielkie znaczenie edukacyjne.

Cała dyskusja toczyła się bardzo rzeczowo bez jakichkolwiek wystąpień przeciwko którymkolwiek czynnikom, to też bardzo miłem odzwierciedleniem całokształtu sprawy było wystąpienie jednego z panów sędziów, który twierdził, że chce się winić władze administracyjne, policyjne, panów prokuratorów i sędziów, a przecież jeżeli są pewne okoliczności niedokładne lub złe, to nikt winy tego ponosić nie może. Wszyscy bowiem są ludźmi. Jak można się dziwić sędziemu, który np. po sprzeczce domowej przychodzi do sądu, do sali brudnej, nieopalonej, w której tłoczy się cały szereg najróżnorodniejszych jednostek, powodujących duszną i przykrą atmosferę. W dodatku na stole spoczywa olbrzymi stos aktów, — gdyż sądy karne są przeciążone pracą, — które sędzia ma załatwić w okresie urzędowania. Czy można się w tych wypadkach dziwić, że sędzia nie będzie miał czasu i możności dokładnie zapoznać się i rozpatrywać każdą sprawę, że stara się ją jaknajszybciej załatwić, a skoro z powyższych momentów psychologicznych będzie źle usposobiony, okaże się dla oskarżonych bardziej surowym jak kiedyindziej, to czy w tych warunkach nie jest to dostatecznie zrozumiałe?

To wesołe i naprawdę życiowe oświetlenie sprawy spotkało się z ogólnem uznaniem, zadowoleniem i aprobatą wszystkich zebranych.

Na tem ten nader ciekawy wieczór dyskusyjny zakończono.

Dr. Zenon Grabowski.





W numerze 14-tym naszego pisma podaliśmy w „Kronice" wiadomość o pobycie w Krakowie automobilistów angielskich, których przyjęliśmy w naszym Klubie. Obecnie otrzymaliśmy od tych naszych miłych Gości list z drogi, który podajemy do wiadomości naszym członkom.

Hôtel Paris
Praha.

Messieurs!

Arrivé à Prague, je m'empresse de vous exprimer notre reconnaissance pour le chaleureux accueil que vous nous avez accordé lors do notre visite à Krakow.

Nous garderons toujours un délicieux souvenir de la soirée que nous avons passé dans la compagnie si agréable de vous et de messieurs vos amis, et nous nous estimerions très fortunés de trouver l'occasion de vous rendre cette hospitalité, au cas que vous rendiez visite à notre pays.

Croyez messieurs à nos amitiés sincères et agréez l'expression de nos sentiments les meilleurs

H. L. O. Flecker.



Ruch uliczny w Paryżu i w Londynie:

W porach największego ruchu ulicznego, zużywa automobilista w Paryżu połowę tego czasu na przebycie 1 klm., co w Londynie. Przyczyną tego jest większy temperament francuskich szoferów, którzy po sygnale wolnej jazdy szybciej startują. Natomiast w Londynie ruch jest o wiele mniej hałaśliwy, niż w Paryżu, do rzadkości zwłaszcza należą głośne „dyskusje" policjantów z szoferami. Angielski policjant jak najmniej używa gwizdka sygnałowego i to tylko w takich wypadkach, w jakich policjant paryski sięgałby po rewolwer.

Niezagarażowane samochody w Nowym Yorku.

Ilość niezagarażowanych samochodów w Nowym Yorku obliczają okrągło na 123.000. Samochody te, ustawione jeden za drugim na drodze, pokryłyby odcinek o długości 750 km. — Właściciele zostawiają na noc samochody na ulicy, stwarzając przez to częste przeszkody w ruchu. Straty wynikłe z tych przeszkód obliczają dziennie na kilkaset tysięcy dolarów.

Droga na Etnę.

Włosi rozpoczęli budowę drogi samochodowej na Etnę. Długość drogi wyniesie 19.5 km., maksymalne wzniesienie 7%. Budowa potrwa dwa lata.

Nowe modele Forda.

Ford chce budować nowy cztero-cylindrowy samochód o sile 60 HP., któryby osiągał 150—160 km/g. Nie przewiduje wyższej ceny, niż obecnego modelu A. Poza tem projektuje 8-cylindrowy model na długiem podwoziu z wolnym biegiem w cenie niżej tysiąca dolarów (loco fabryka).



Prezes Automobilklubu Polski, a zarazem Członek Honorowy naszego Klubu p. Karol hr. Raczyński został odznaczony Krzyżem Oficerskim Polski Odrodzonej za zasługi położone na polu automobilizmu i motoryzacji Polski.

Z okazji tej pozwala sobie redakcja „Wiadomości Klubowych“ złożyć Panu Prezesowi hr. Raczyńskiemu jak najserdeczniejsze gratulacje.

Poświęcenie nowego hangaru Aeroklubu Krakowskiego dnia 5 grudnia 1931 r.

Deszcz mżył niemiłosiernie, schroniliśmy się więc zaraz po przyjeździe do nowego hangaru, oczekując na przybycie Księcia Metropolity, Ministra Kühna, Wojewody Kwaśniewskiego, Prezesa Bobkowskiego i innych, którzy uczestniczyli w otwarciu budowy kolei Kraków — Miechów oraz nowego lokalu lokalu Aeroklubu Krakowskiego.

Niebawem z za szeroko rozciągającego się przed nami lotniska wysunął się wąż samochodów.

Jadą.

Orkiestra zagrała powitalnego marsza i olbrzymi hangar wypełnili przybywający goście.

P. Prezes Bobkowski przedstawił Ministrowi członków naszego Klubu, który był licznie reprezentowany, przybyli bowiem Vice-Prezes p. Bukowiecki, Vice-Prezes p. Zieleniewski, pani Olga hr. Gallowa, panowie: Lanc, Wawreczko, Dr. Zopoth, Dr. Grabowski, Judkiewicz, Polaski, Dr. Cieszyński i Sekretarz Czermak.

Książę Metropolita przystąpił do poświęcenia hangaru, a po tej uroczystości Prezes Bobkowski w krótkiem przemówieniu przywitał przybyłych i zaznajomił nas z powstaniem nowego Aeroklubu Krakowskiego, który jak wiadomo utworzony został na miejsce dawnego Aeroklubu Akademickiego. Przemówienie swoje zakończył p. Prezes Bobkowski okrzykiem na cześć Pana Prezydenta R. P. Prof. Dr. Ignacego Mościckiego, oraz Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Z kolei przemówił p. Minister Kühn, podnosząc znaczenie, jakie może mieć działalność Aeroklubu dla polskiego lotnictwa, wspominając zbliżenie się naszego Klubu z Aeroklubem i życząc Aeroklubowi Krakowskiemu jak najlepszego rozwoju.

Sekretarz nowo powstałego Klubu odczytał nadesłane depesze gratulacyjne, poczem przystąpiono do wbijania gwoździ w tablicę pamiątkową.

Gościnni Gospodarze uroczystości podejmowali nas na zakończenie śniadaniem.

Przewidziane popisy ślizgowców i awionetek nie mogły się odbyć. Przeszkodziła temu fatalna pogoda, wicher, który uszkodził małe kolorowe awionetki. Jeden tylko jakiś oszalały samolot drwił z chmur, deszczu i wiatru wywracając nad lotniskiem bohaterskie koziołki.

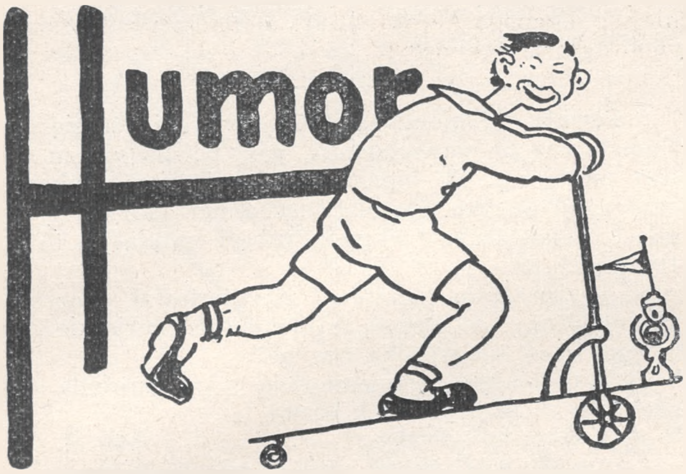
Wracaliśmy z uczuciem radości, że mimo ciężkiej ogólnej sytuacji, buduje się w Polsce koleje, hangary, zakłada lotniska, organizuje Stowarzyszenia, które mogą dużo zdziałać dla naszego Kraju i dla rozwoju naszej komunikacji.

Życzymy nowemu Aeroklubowi Krakowskiemu jak najpomyślniejszych wyników na polu tej pracy.

* * *

Tego samego dnia wieczorem odbył się w salonach naszego Klubu raut, urządzony przez Aeroklub Krakowski. Raut ten zaszczycili swoją obecnością p. Wojewoda Kwaśniewski z Małżonką, Gen. Łuczyński z Małżonką, Gen. Smorawiński, Prof. Bujwid, Płk. Jasiński, Poseł Dyboski z Małżonką, znana artystka śpiewaczka Ada Sari, rekordzista lotów na ślizgowcach Inż. Grzeszczyk i liczne grono gości oraz członków naszego Klubu. Zabawa w miłym nastroju przeciągnęła się do białego dnia, a przedstawiciele Aeroklubu Krakowskiego z Prezesem Bobkowskim na czele dali dowód, że są nietylko dzielnymi organizatorami na polu działalności sportowej, ale też i przemiłymi Gospodarzami urządzanych przez siebie przyjęć.

Jana W.



Na małym cmentarzu w Ameryce stoi skromny nagrobek z napisem, który przetłumaczony tak brzmi:

TU LEŻY

JAMES FOX

zapalił zapałkę aby zobaczyć czy w rezerwuarze swego auta ma benzynę.

Benzyna była.

Wiek 38 lat.

U LUDOŻERCÓW.

Król: „Cóż to właściwie zjadłem dziś na obiad?"

Dworzanin: „Pieczonego szofera, Jego Królewska Mości!"

Król: „Doskonale — a cóż jadła dziś moja służba?..."

Dworzanin: „Opony gumowe w occie i oliwie".

PODRÓŻ POŚLUBNA W AUCIE.

On: „Umówiliśmy się, kochanie, że na kilometr raz się tylko pocałujemy!"

Ona: „Wobec tego musieliśmy dotąd przejechać w godzinie 300 km."

„Naprawdę, wóz mój jest nadzwyczajny. Mam go już dwa lata i nie zapłaciłem za reperację ani grosza!"

„Zgadza się. Mówił mi już o tem właściciel warsztatu samochodowego".

„Czy pan jest zadowolony ze swego syna?"

„Owszem, tylko niestety nie umie jeździć na motocyklu".

„To powinien pan być z tego zadowolony".

„No tak, ale on jednak mimo to jeździ na motocyklu".

Syn: „Tatusiu, zaoszczędziłem dziś 25 gr. Całą drogę do szkoły goniłem za tramwajem!"

Ojciec: „Dlaczego nie biegłeś za autem, zaoszczędziłbyś wówczas zł. 2.50".

„Opowiadałam ci, że ostatnio, jak tylko szybciej jechałam, coś w mojem aucie piszczało. Już wpadłam na to, co to jest“.

???

„To mój mąż, który się boi“.

Pan A. woła na taksówkę: „Panie! odwieź pan tę panią na dworzec!“

Szofer: „Doskonale“.

Pan A. szepce szoferowi do ucha: „Pani ta koniecznie musi zdążyć na pociąg, który odchodzi o 5-tej godzinie. Jest to bowiem moja teściowa“.

Szofer, uśmiechając się, odpowiada: „Niech pan będzie spokojny — pojadę, jakby to była moja własna...“.

Pewien automobilista po śmierci udał się do św. Piotra i podziwiał wspaniałą drogę do Nieba: „Wspaniałe macie tutaj drogi“ — zawołał — „ale gdzie są auta?“

„Samochodów tutaj niema“ — odpowiedział św. Piotr — „znajdzie je pan trochę niżej“.

Udał się więc nasz automobilista do Szatana i zachwycał się cudnemi samochodami, które stały przed piekłem: „Który do mnie należy?“ — zapytał.

Skoro mu odpowiedziano, że może sobie wybrać jakikolwiek chce, wsiadł do najładniejszego i zawołał: „Cudowny wóz, ale gdzie mam jechać, gdzie są drogi?“

„Dróg tutaj niema“ — odpowiada Szatan. — „bo tu jest właśnie piekło“.

Pewien automobilista, który twierdził, że się doskonale zna na samochodach, miał pewnego razu defekt motorowy. Po bezskutecznem długiem szukaniu przyczyny defektu, zawołał mechanika, który natychmiast znalazł defekt, wkręcił śrubę i zażądał za to — 10 złotych.

„Przepraszam pana“ — zaprotestował oburzony automobilista. — „Proszę mi dokładnie powiedzieć, za co pan liczy tak wysoką kwotę?“

„Z największą przyjemnością“ — odpowiada mechanik. — „Mój rachunek brzmi:

za wkręcenie śruby	0.50 zł.
za to, że wiedziałem, gdzie ją wkręcić	9.50 zł.
razem	10.— zł.

„Kupiłem sobie auto, a mianowicie zamieniłem za fortepian...“.

„To nadzwyczajne, że kupcy samochodowi biorą fortepiany jako zapłatę“.

„Nie wszyscy, ale ten mieszkał pod nami“.

„Gdyby ten „Hanomag“ mógł mówić..........!

„Wtedy powiedziałby z pewnością: „Przepraszam panią najmocniej, jestem Dixi!“

„Potrzebuję służącego“ — powiedział stary pułkownik. — „Mam mechaniczną nogę, szklanne oko, sztuczną rękę, cztery srebrne żebra. Czy pan czuje się na siłach wstąpić do mnie do służby?“

„Z pewnością, panie pułkowniku, jestem do takiej służby przyzwyczajony“.

„Jakto?“

„Byłem przedtem zatrudniony w warsztacie samochodowym“.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Zł 400·—, 1/2 strony Zł 250·— 1/4 strony Zł 150·—. Kolorowe 50% drożej

Redaktor odpowiedzialny: Adam Dygat. Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.

Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, ul. Zielona 7, telefon 105-10.



Plakieta za „Jazdę w Tatry".